

Detailplanungen Radverkehr

Friedrich-Offermann-Straße

1) Allgemeine Hinweise

An der Friedrich-Offermann-Straße sind für das Jahr 2017 Kanalbauarbeiten vorgesehen. Im Zuge der Kanalbauarbeiten und nach der Erneuerung der Asphaltdecke besteht die Möglichkeit zur Neu- markierung von beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr. Aufgrund der verfügbaren Fahrbahn- breite sollen die Radschutzstreifen in einer Breite von 1,50 m angelegt werden.



Schutzstreifen mit unterbrochener Linie markierte Fläche auf der Fahr- bahn. Darf von Kraftfahrzeugen nur bei Bedarf befahren werden, wenn keine Gefährdung für Radfahrer besteht. Benötigte Breite: mind. 1,25 m, Regelbreite 1,50 m (siehe Beispielskizze).

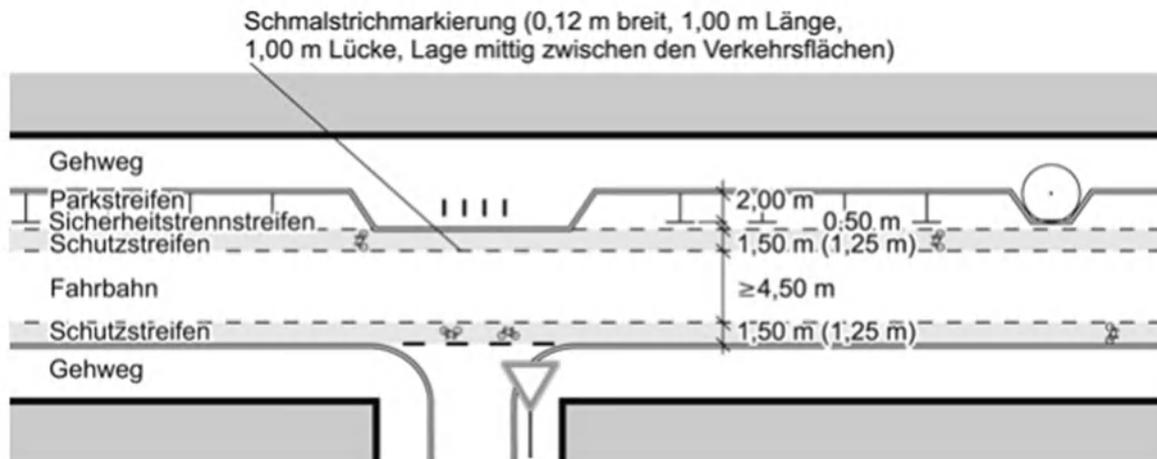


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

Generell sollten an den Lichtsignalanlagen entweder Aufstellflächen für den Radverkehr eingerichtet werden, oder wenn möglich sogar Schutzstreifen markiert werden, die den Radfahrer frühzeitig auf die Linksabbiegerspur führen, damit das Abbiegen für Radfahrer erleichtert wird (siehe Beispielskizzen).

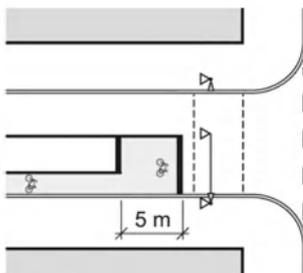


Bild 46: Ausbildung eines aufgestellten Radfahrstreifens

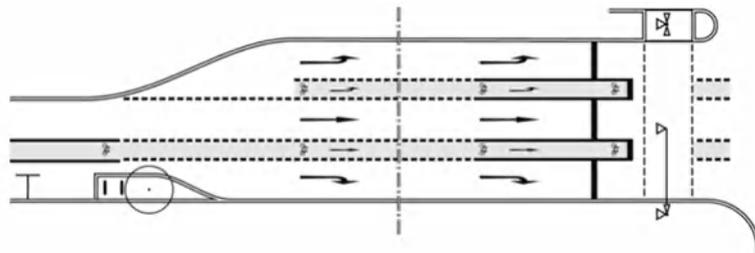
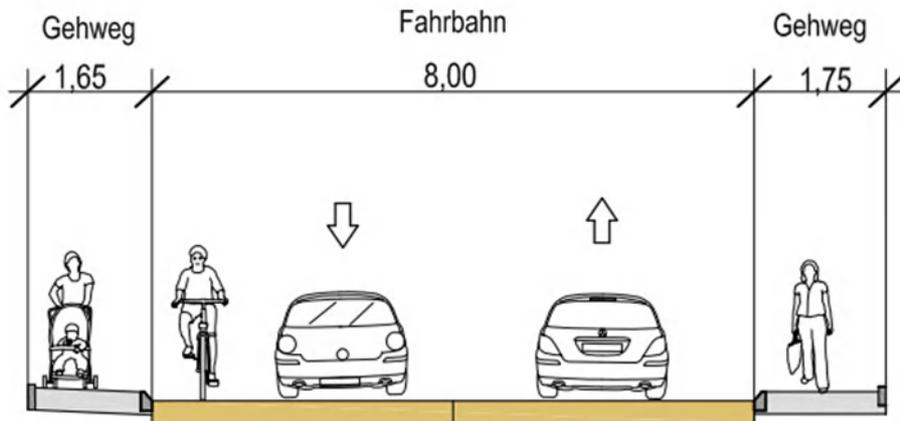


Bild 52: Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr

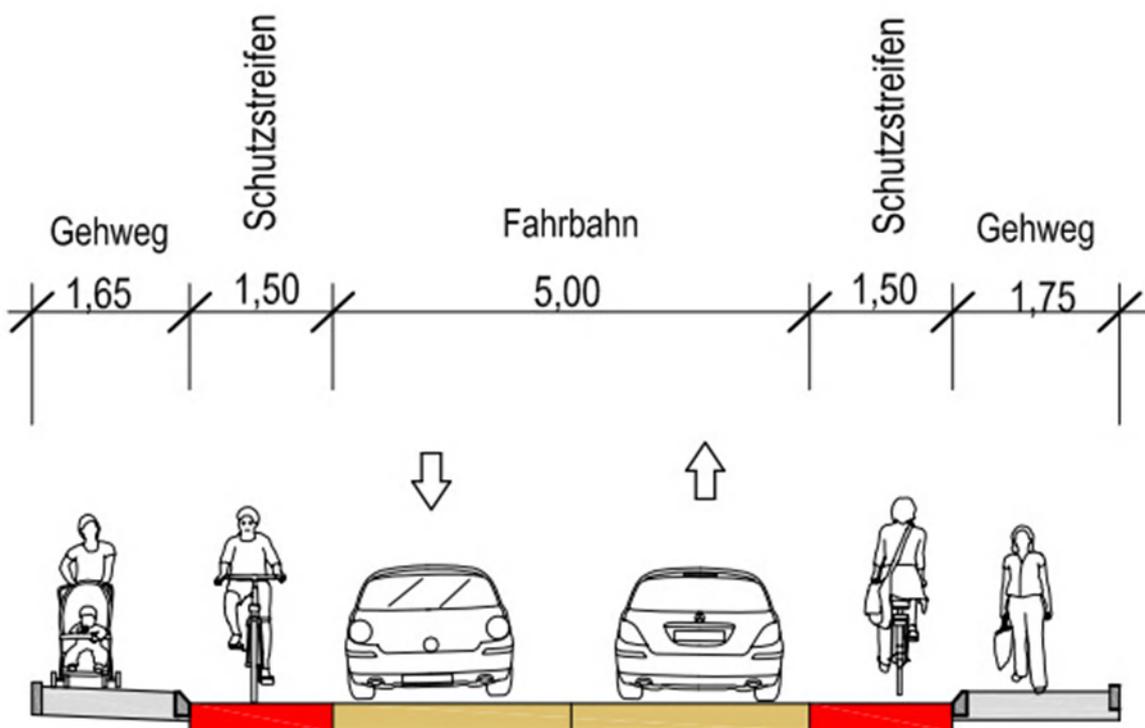
2) Querschnitte

Die beiden folgenden Querschnitte zeigen die vorhandene und die geplante Fahrbahnaufteilung nach Markierung der Schutzstreifen für den Radverkehr.

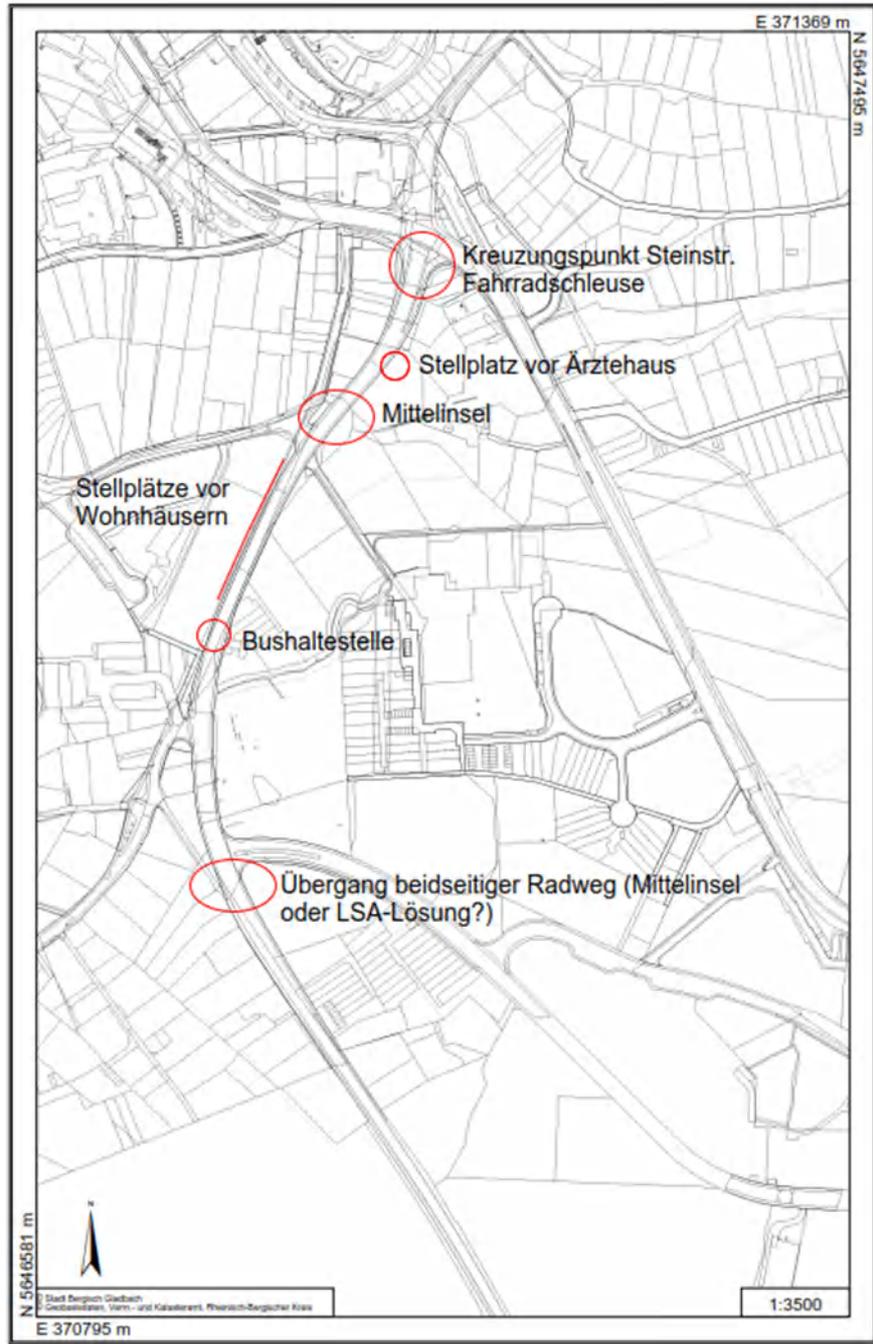
vorh. Fahrbahnaufteilung



geplante Fahrbahnaufteilung



3) Besonderheiten



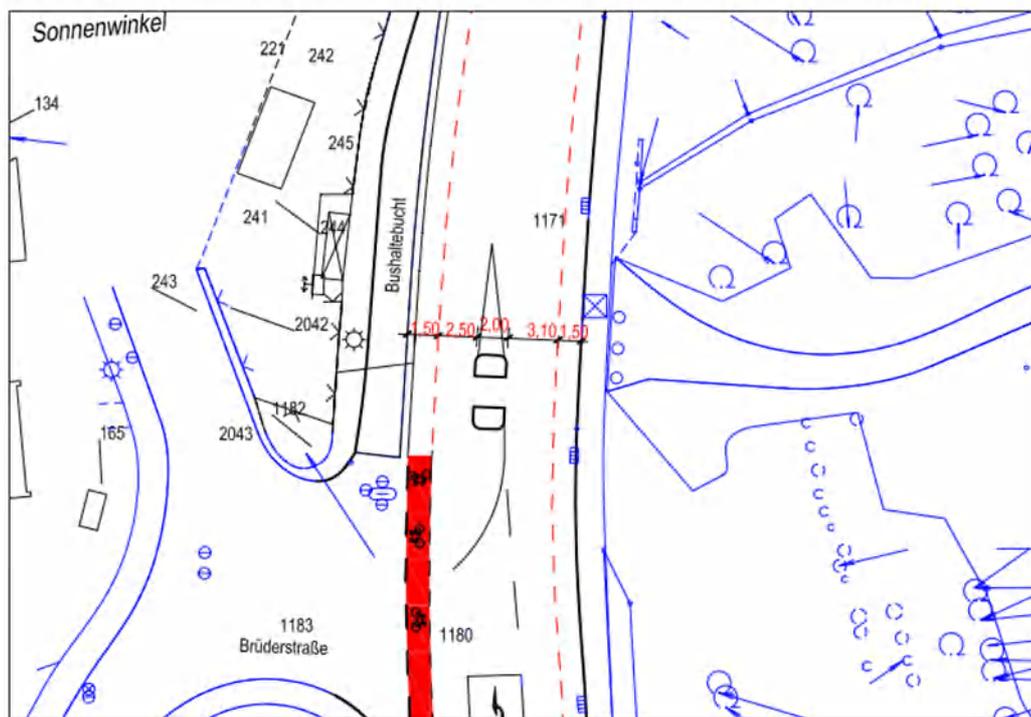
1. **Mittelinsel Rosenhecke**

Auf der Friedrich-Offermann-Straße existieren zwei Mittelinseln. Die Schutzstreifen können an den Mittelinseln vorbeigeführt werden, wenn die verbleibende Fahrbahnbreite mindestens 2,25 m beträgt. Ansonsten müssen die Schutzstreifen 20 m vor der Mittelinsel unterbrochen und danach wieder markiert werden (siehe Skizze). Im unbeampelten Knotenpunktbereich wird der Schutzstreifen zusätzlich rot eingefärbt.

3. Bushaltestelle

Schutzstreifen im Bereich der Bushaltestelle zu führen ist unproblematisch, da es sich um eine Bushaltebucht handelt und Schutzstreifen bei Bedarf überfahren werden dürfen. Das heißt an der Bushaltebucht wird der Schutzstreifen weitergeführt (siehe Skizze). Im unbeampelten Knotenpunktbereich wird der Schutzstreifen zusätzlich rot eingefärbt.

Fahrbahnverengung durch vorh. Mittelinsel im Einmündungsbereich Brüderstraße
Schutzstreifen an unbeampelten Knotenpunkten rot eingefärbt mit Pktogramme für Querverkehr



4. Stellplatzsituation

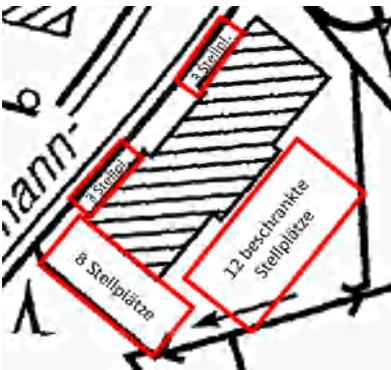
Vor dem Ärztehaus befindet sich derzeit ein von der Stadt freiwillig eingerichteter Behindertenstellplatz. Dieser Stellplatz müsste im Zuge der Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr entfallen. Derzeit laufen Gespräche mit den Eigentümern, ob man den Stellplatz auch auf dem Gelände des Ärztehauses einrichten könnte. Insgesamt würden durch Radschutzstreifen rund 24 unmarkierte Stellplätze vor dem Ärztehaus und den Wohnhäusern entfallen (siehe Ergebnisse Parkraumerhebung). Teilweise existieren vor den Wohnhäusern oder auf dem Gelände des Ärztehauses Parkmöglichkeiten und es bestehen Ausweichmöglichkeiten in die Seitenstraßen (Gieselbertstr., Hundstiefen, Broicher Str., Rosenhecke, usw.)



Stellplätze vor Wohnhäusern

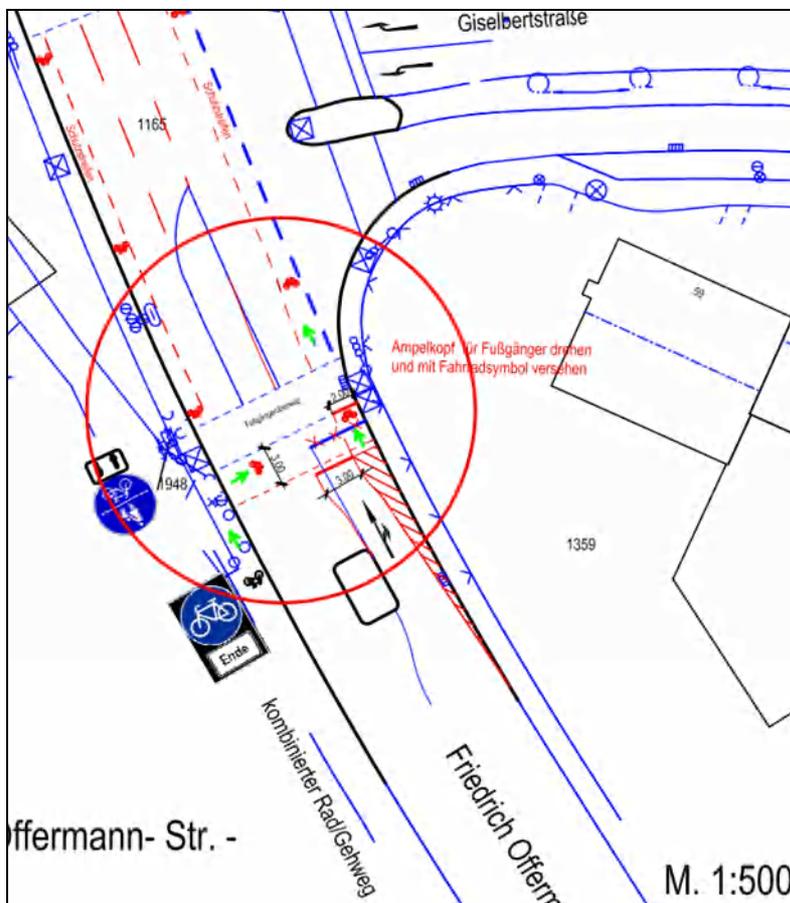


Stellplätze vor dem Ärztehaus

Standort	Anzahl Stellplätze	Bemerkung
Unmarkierte Stellplätze auf Fahrbahn vor Ärztehaus Nr.5	6	Keine markierten Stellplätze, Nutzung sehr wahrscheinlich durch Besucher Ärztehaus (auf Grundstück Ärztehaus 14 offene Parkstände und 12 beschränkte Parkplätze vorhanden) 
Markierter Behindertenstellplatz auf der Fahrbahn vor Ärztehaus Nr. 5	1	Evtl. Verlagerung des Parkplatzes auf das Gelände des Ärztehauses (Anfrage bei Eigentümer läuft)
Unmarkierte Stellplätze auf der Fahrbahn vor Haus Nr. 12-26	17	Nutzung sehr wahrscheinlich durch Anwohner (Ergebnis Kennzeichenerfassung)

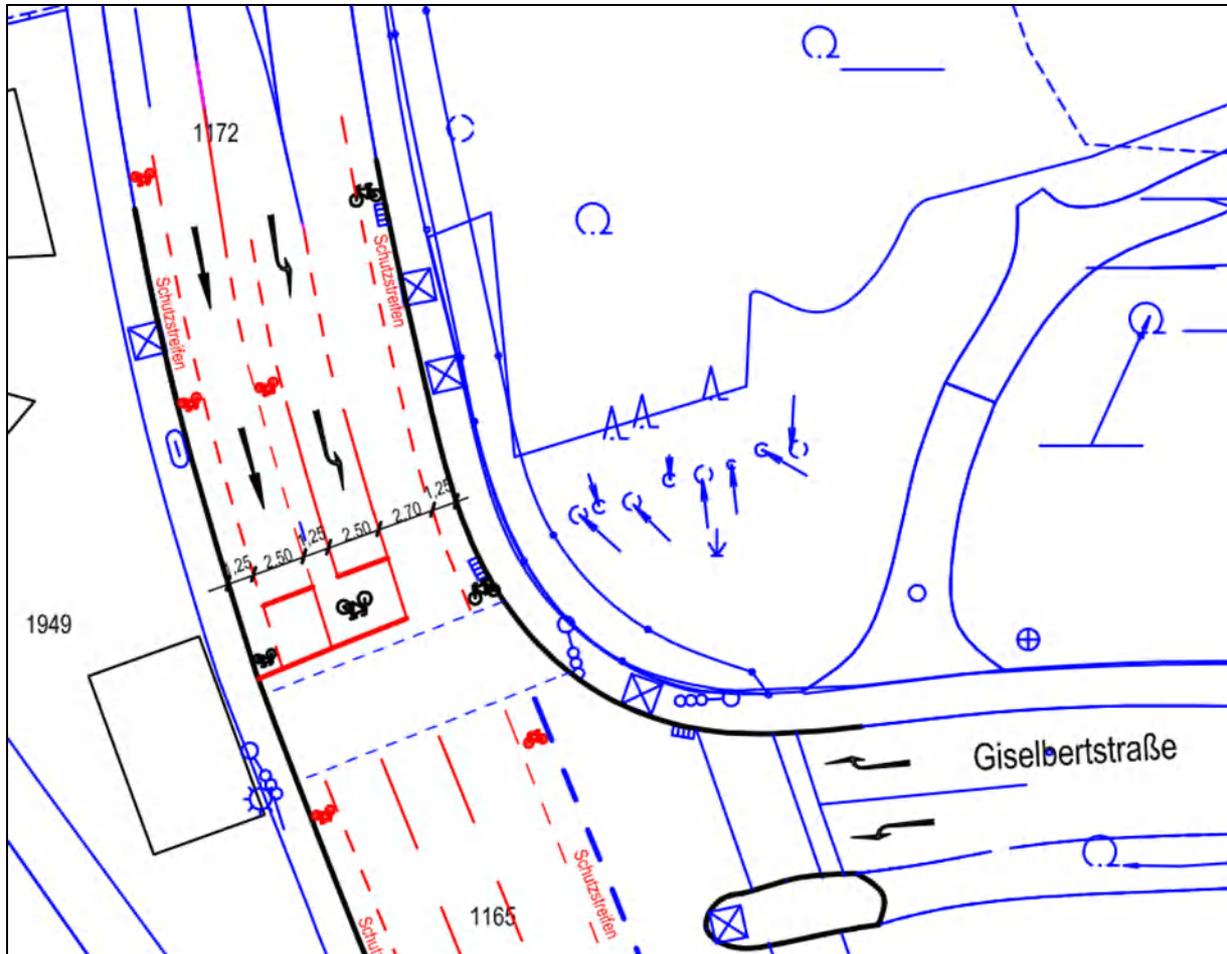
5. Übergang vom pflichtigen beidseitigen Rad- und Gehweg Einmündung Giselbertstraße

Von Rösrath kommend wird der Radverkehr auf einem westlich verlaufenden, beidseitig pflichtigen Rad- und Gehweg geführt. Der Übergang vom Rad- und Gehweg auf den Schutzstreifen auf der Fahrbahn wird über eine Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage Giselbertstraße gelöst (siehe Skizze).



6. Kreuzungspunkt Giselbertstraße

Am Kreuzungspunkt Friedrich-Offermann Straße/Giselbertstraße wird für die linksabbiegenden Radfahrer eine Möglichkeit eingerichtet, sich frühzeitig links einzuordnen und auf den Aufstellflächen vor den Kfz zu warten (siehe Skizze).



4) Kosten

Länge Teilstück Friedrich-Offermann-Straße: 500 m

Kosten für Markierung* von Schutzstreifen/Radpiktogrammen: ca. 3.450 €

Kosten für Demarkierung* Haltebalken/Kreuzungsbereiche/ usw.: ca. 4.250 €

+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 9.200 €** (ca. 7.700 € Netto)

* da die Maßnahme im Zusammenhang mit den Kanalbauarbeiten 2017 umgesetzt werden soll, überlappen sich eventuell die Kosten für Demarkierung/Markierung mit den Kosten im Rahmen der Kanalbaumaßnahme

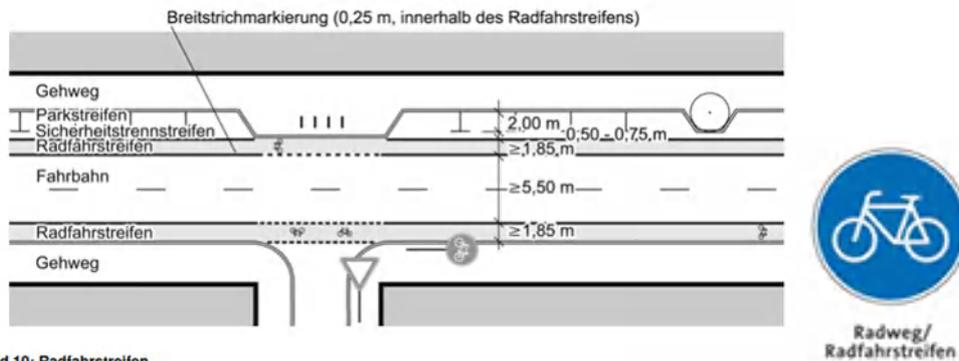
Kölner Straße

1) Allgemeine Hinweise

Da auf der Kölner Straße eine recht neue Asphaltdecke liegt, ist eine relativ schnelle Umsetzung gegeben. Aufgrund der Breite der Straße könnten im Bereich zwischen Graf-Adolf-Str. und Ferdinand-Stucker-Straße Radfahrstreifen angelegt werden. Durch die größere Breite von Radfahrstreifen und dem Verbot der Überfahrung der Schutzstreifen wird verhindert, dass der Straßenquerschnitt zu weitläufig wird und zu einer erhöhten Geschwindigkeit der Kfz-Fahrer verleitet. Im restlichen Teilabschnitt könnten aufgrund von Platzmangel Radschutzstreifen (Erläuterung siehe oben) angelegt werden (Gefällestrecke 1,25 m und Steigungsstrecke 1,50 m).



Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie markierte Fläche auf der Fahrbahn. Darf von Kraftfahrzeugen nur beim Ein- / Abbiegen überfahren werden oder um zu einem Parkstand zu gelangen. Benötigte Breite: mind. 1,85 m, Regelbreite 2,0 m (siehe Skizze). Radfahrstreifen sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig und werden nach StVO mit Zeichen 237 gekennzeichnet.



2) Querschnitte

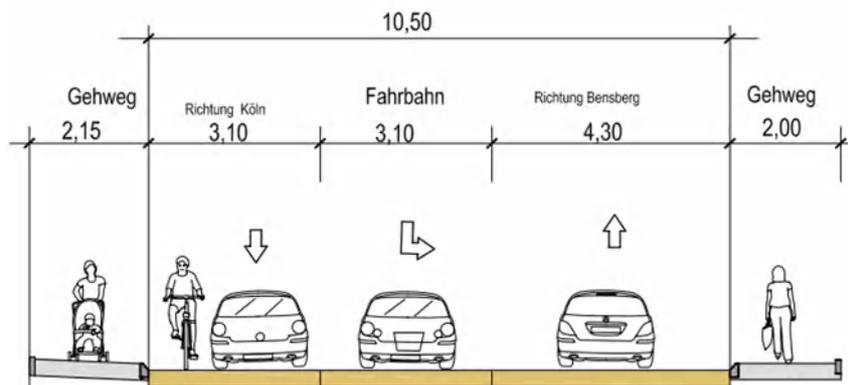
Die beiden folgenden Querschnitte zeigen die vorhandene und die geplante Fahrbahnaufteilung nach Markierung der Radschutzstreifen (1,25 m bzw. 1,50 m) im Bereich Dariusstraße/Neuenweg.

Kölner Straße

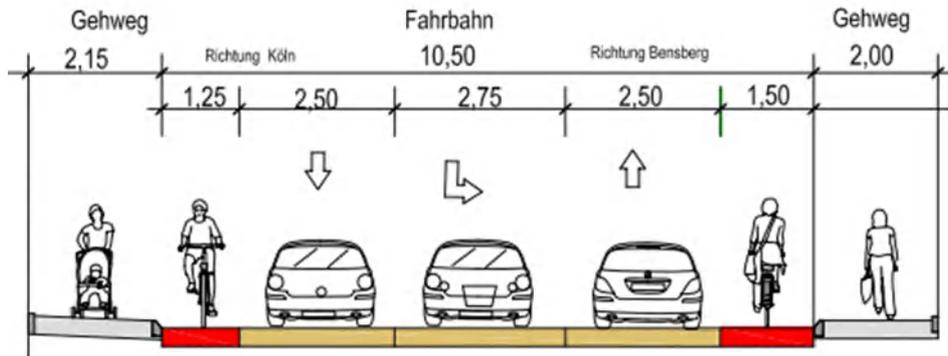
vorh. Fahrbahnaufteilung im Bereich Dariusstraße/Neuenweg

reduzierte Fahrspurbreiten durch Linksabbiegespur

Bei Anlegung von Radschutzstreifen Ummarkierung auf ca. 150 m erforderlich.

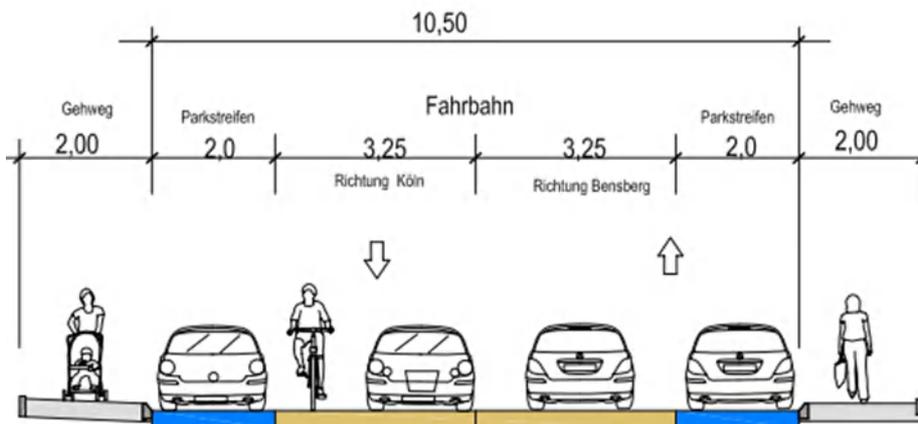


geplante Fahrbahnaufteilung mit Schutzstreifen

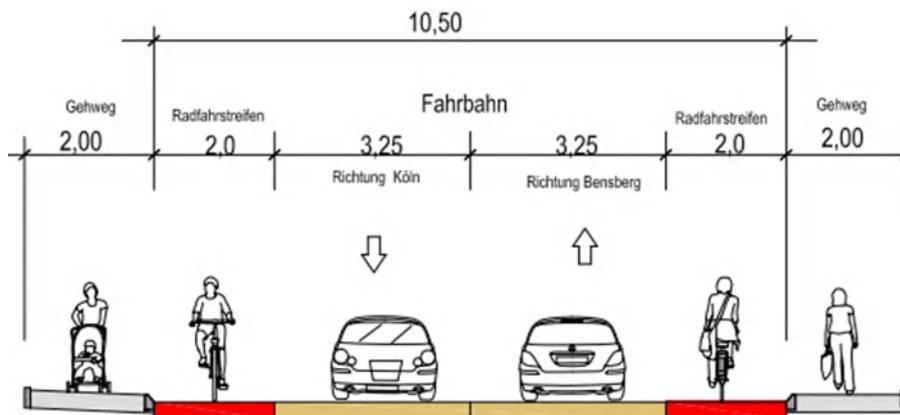


Die beiden folgenden Querschnitte zeigen die vorhandene und die geplante Fahrbahnaufteilung nach Markierung der Radfahrstreifen (2,0 m) im Bereich Richtung Buddestraße.

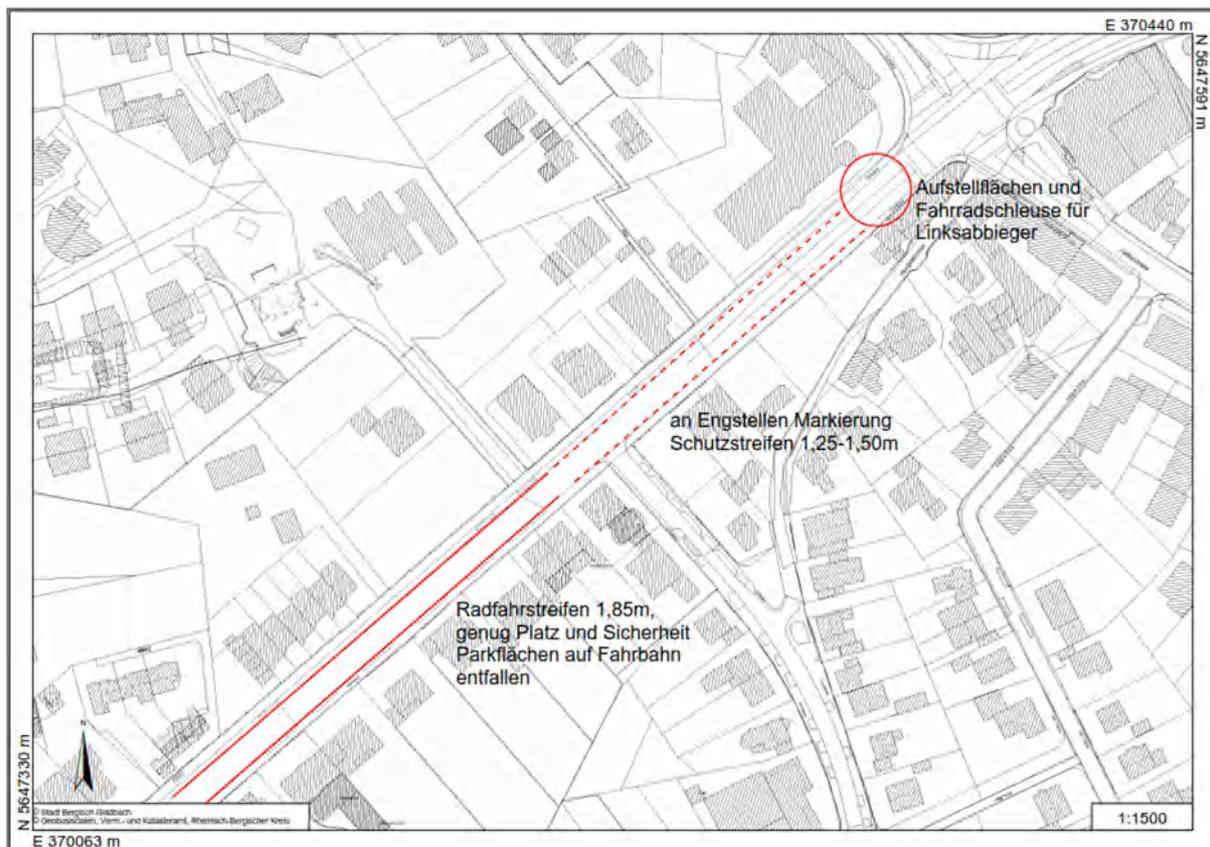
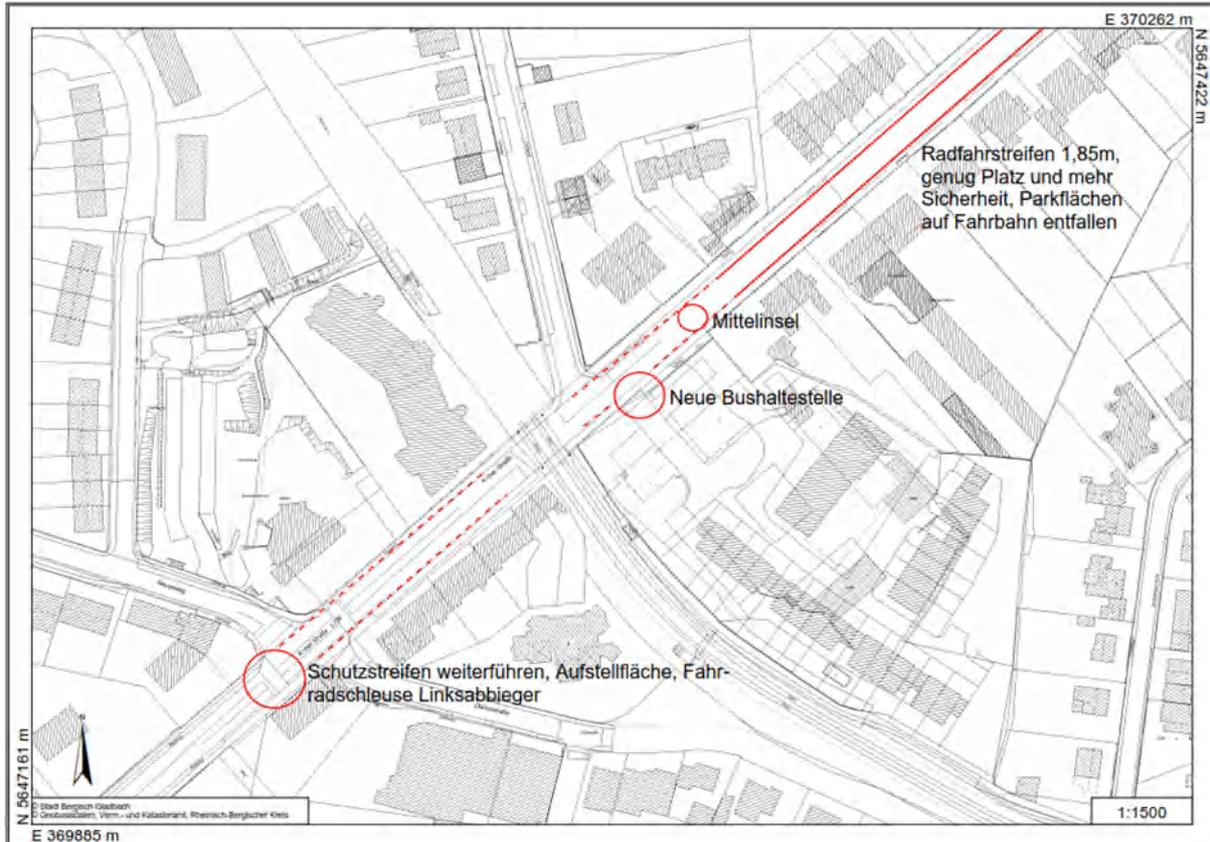
vorh. Fahrbahnaufteilung im Bereich beidseitiger Parkstreifen



geplante Fahrbahnaufteilung

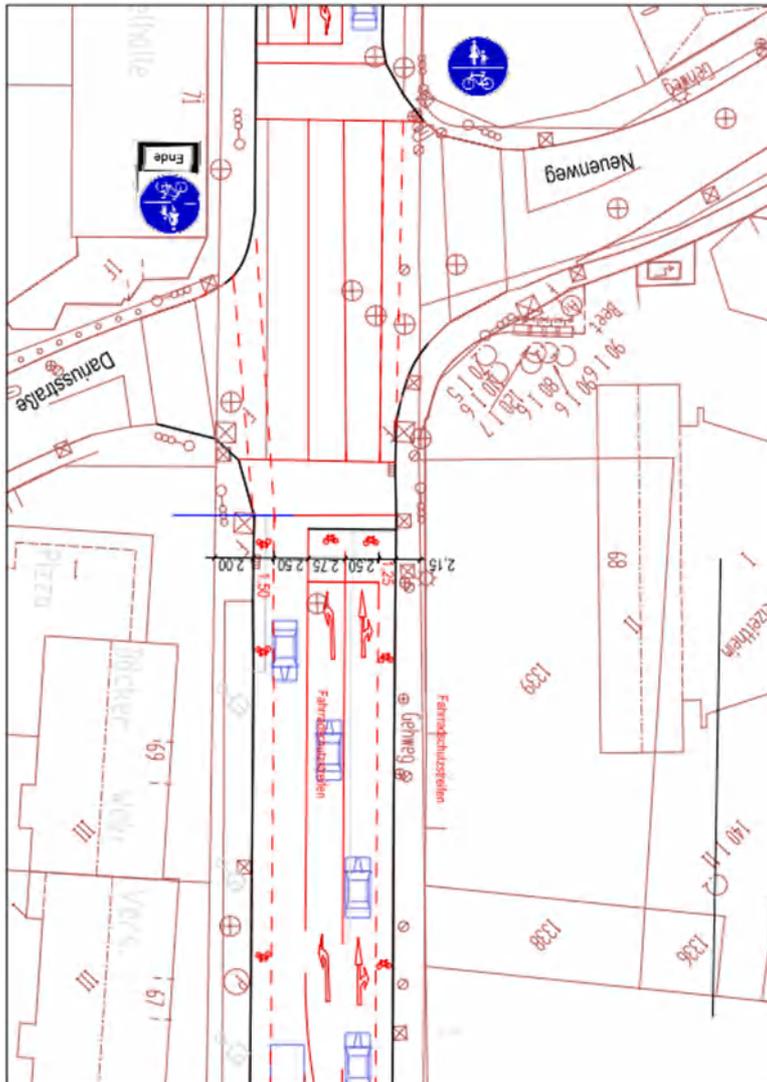


3) Besonderheiten



1. Schutzstreifen weiterführen

Der Hochbordradweg aus Richtung Refrath kommend wird an der Dariusstraße schon in einen Schutzstreifen auf die Fahrbahn übergeleitet. Dieser Schutzstreifen sollte im weiteren Verlauf stadteinwärts weitergeführt werden. In der Gegenrichtung stadtauswärts müsste durch Radpiktogramme und Pfeile ein Übergang vom Schutzstreifen auf den Hochbordradweg eingerichtet werden (siehe Skizze).



2. Stellplatzentfall

Für die Markierung der Radfahrstreifen bzw. Radschutzstreifen würden die Parkplätze auf der Fahrbahn entfallen. Die Parkstände, die auf dem Gehweg eingerichtet worden sind, könnten jedoch bestehen bleiben, mit einem zusätzlichen Sicherheitsabstand von 0,50 cm zwischen Parkstand und Radschutzstreifen. Insgesamt würden 26 Stellplätze auf der Fahrbahn stadtauswärts und 13 Stellplätze auf der Fahrbahn stadteinwärts entfallen. Ausgleichsparkflächen bestehen in den Seitenstraßen und bei Dienstleistungseinrichtungen (z.B. Arztpraxen, Rechtsanwälte) oftmals auf dem Privatgelände. Die Parkstände vor den gewerblichen Einrichtungen (Bäcker, Metzgerei, usw.) sind auf dem Gehweg angelegt und könnten daher bestehen bleiben.

4. Mittelinsel

Im Bereich der Mittelinsel hinter der Einmündung Graf-Adolf-Straße können die Schutzstreifen an der Mittelinsel vorbeigeführt werden, da die verbleibende Fahrbahn nach der Neumarkierung die Mindestfahrspurbreite von 2,25 m aufweist.

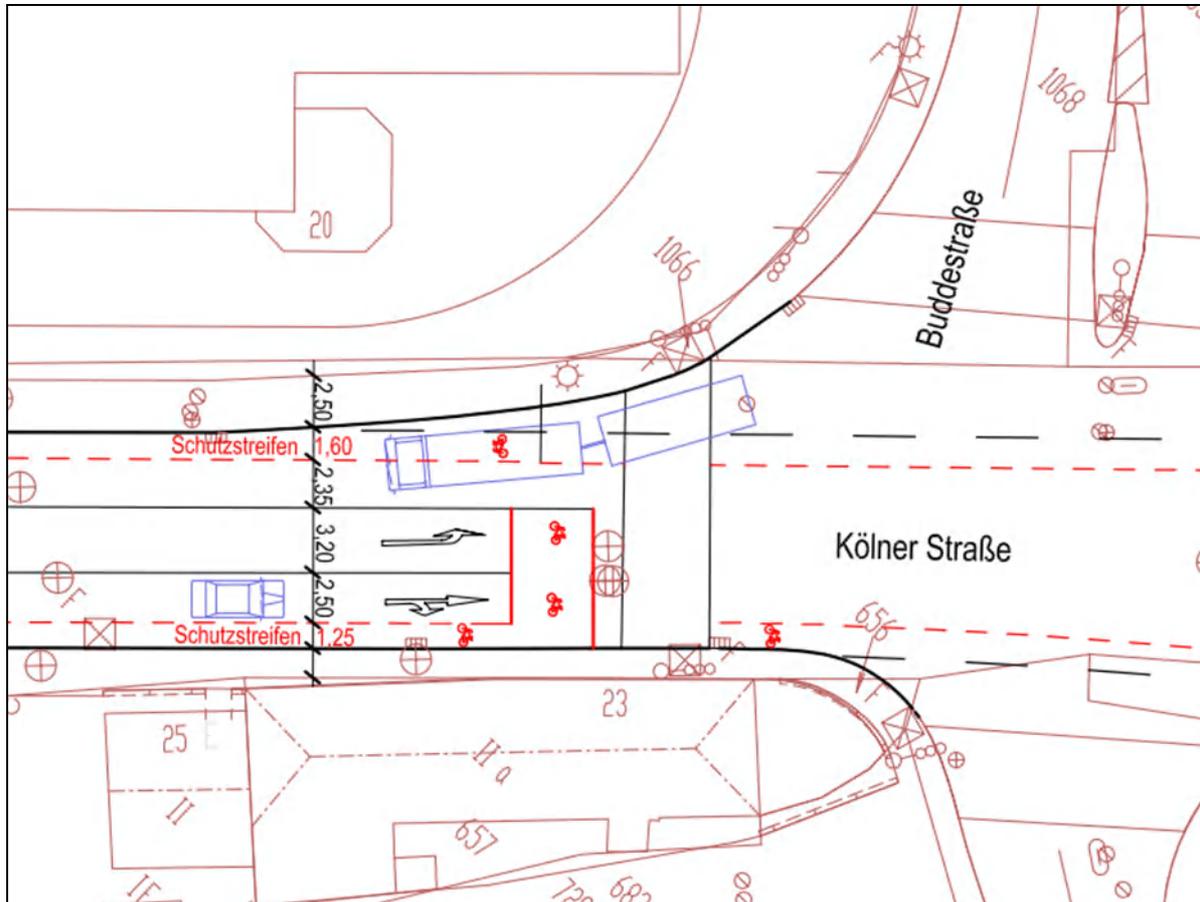
5. Kreuzungsbereiche Neuenweg bis Buddestraße

Um zwischen den Straßen Neuenweg und Graf-Adolf-Straße und zwischen Ferdinand-Stucker-Straße und Buddestraße Schutzstreifen anlegen zu können, besteht die Notwendigkeit, die Fahrstreifen für den Geradeausverkehr zu verbreitern, da die für die Einrichtung von Schutzstreifen erforderliche Fahrspurbreite vom mindestens 3,50 m in diesem Bereich nicht vorhanden ist. Hierzu muss die Markierung entfernt und eine Neuaufteilung der Fahrspuren erfolgen (siehe Skizze).



6. Aufstellfläche Buddestraße

Im Bereich der Buddestraße fehlt für eine gesonderte Schutzstreifenmarkierung für linksabbiegende Radfahrer der Platz, da eine Fahrspurbreite von 3,50 m vorhanden sein muss. Durch die Markierung einer breiten Aufstellfläche für Radfahrer wird jedoch trotzdem gewährleistet, dass der Radfahrer sich vor dem Kfz links einordnen kann und das Linksabbiegen erleichtert wird.



4) Kosten

Länge Teilstück Kölner Straße: 550 m

Länge Radschutzstreifen: 2x190 (beidseitig) + 150 m + 210 m = 740m (beidseitig)

Länge Radfahrstreifen: 220 m + 120m = 340 m (beidseitig)

Kosten für Markierung von Schutzstreifen/Radpiktogrammen: ca. 7.400 €

Kosten für Demarkierung Haltebalken/Kreuzungsbereiche/usw.: ca. 5.000 €

+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 17.000 € Brutto** (ca. 13.775 € Netto)

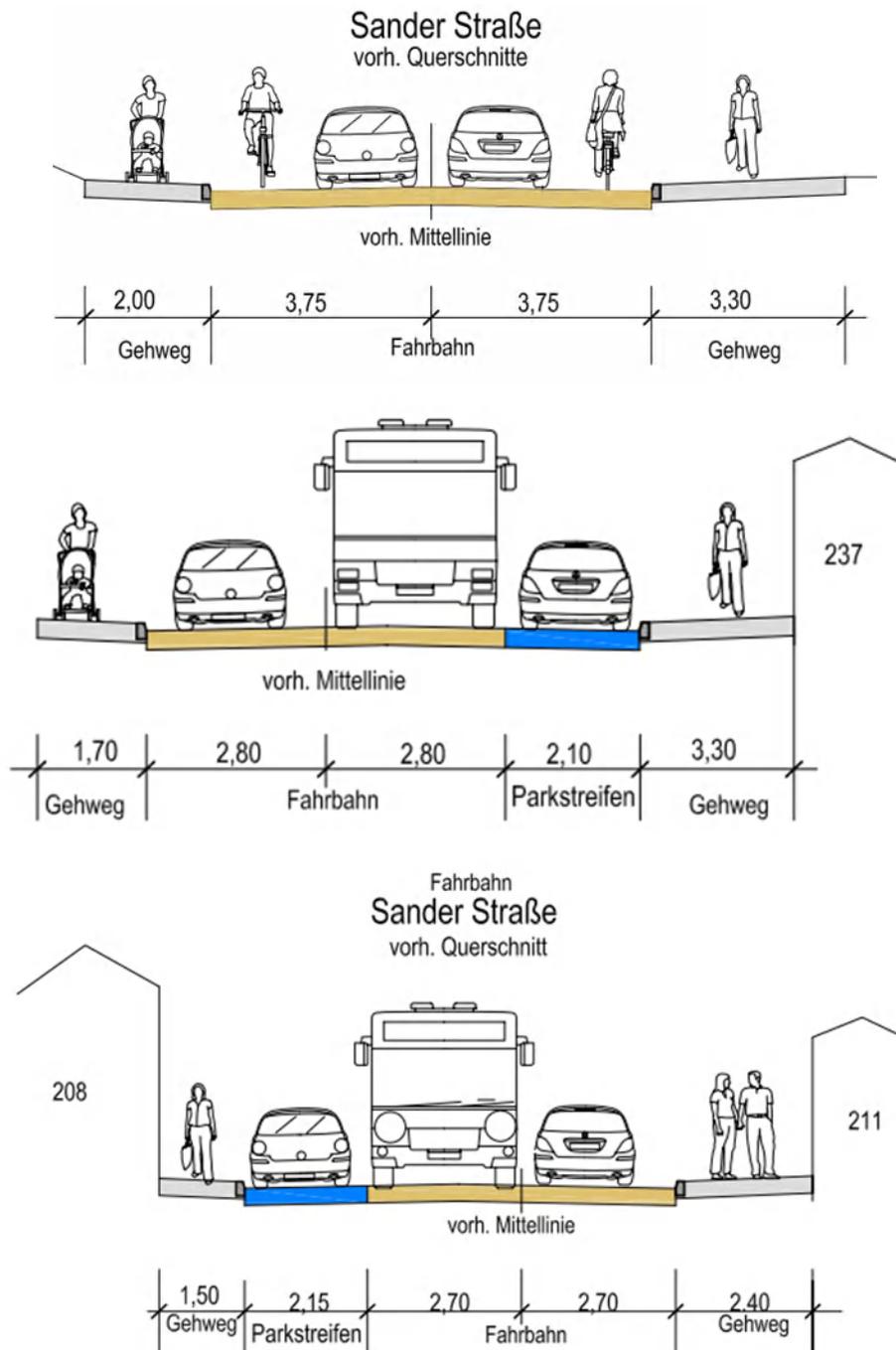
Sander Straße

1) Allgemeine Hinweise

Die Asphaltdecke in der Sander Straße ist stark beschädigt, weshalb sich eine Neumarkierung von Radverkehrsanlagen nur im Zuge einer neuen Asphaltdecke anbietet. Die Planungen beziehen sich auf den gesamten Abschnitt von der Hauptstraße bis zur Ommerbornstraße. Da auf der Straße eine erhebliche Steigung/Gefälle vorhanden ist, werden zwei verschiedene Planungen vorgeschlagen (siehe geplante Querschnitte).

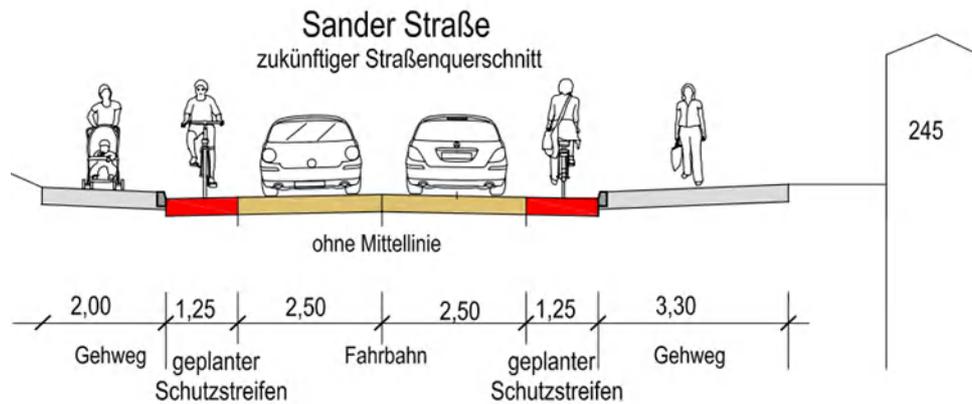
2) Querschnitte

Die drei folgenden Skizzen zeigen die vorhandene Fahrbahnaufteilung der Sander Straße an verschiedenen Querschnitten.

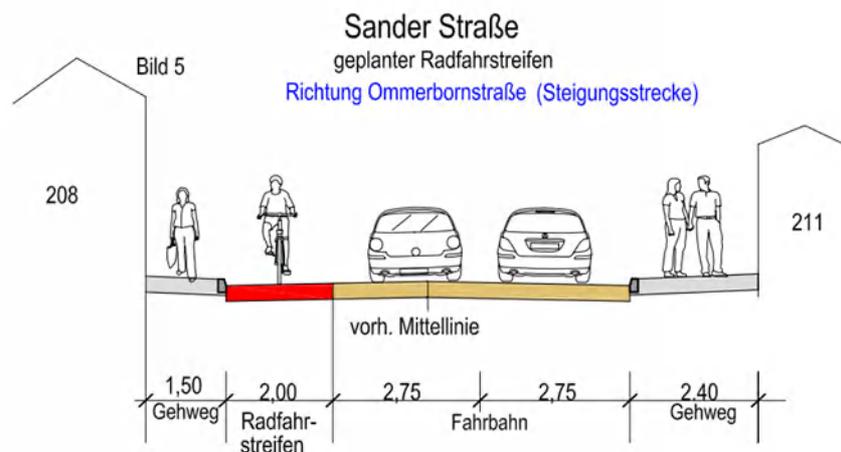


Da die Sander Straße eine starke Steigung aufweist, sind zwei verschiedene zukünftige Querschnitte denkbar:

A) Schutzstreifen beidseitig mit 1,25 m

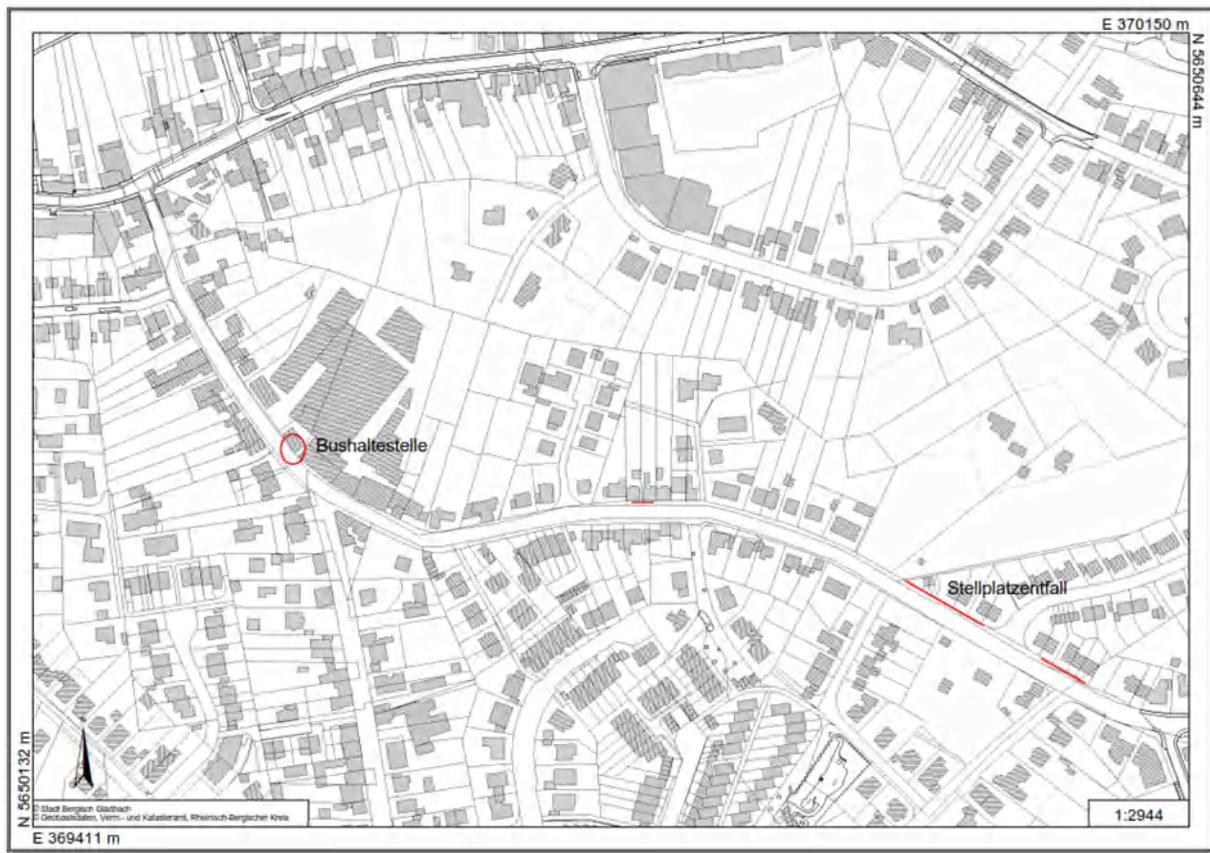
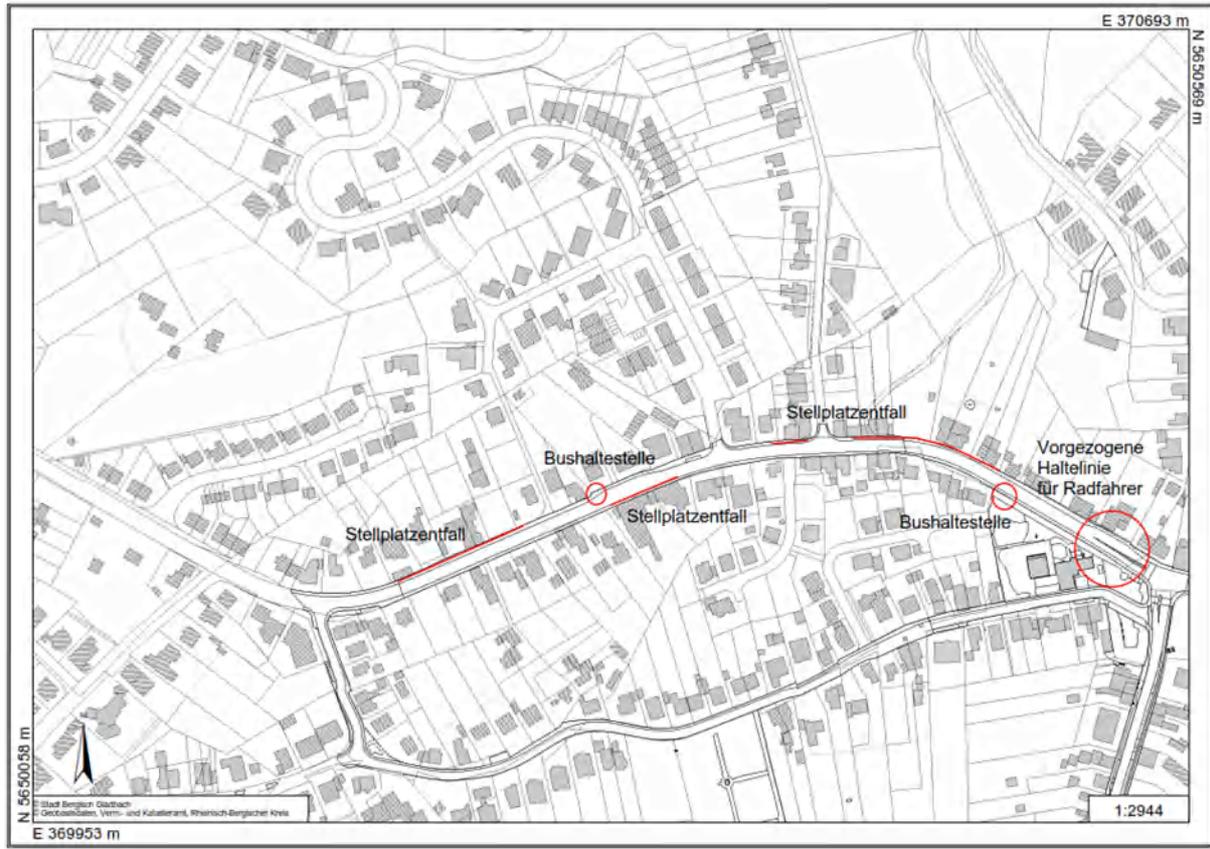


B) Radfahrstreifen einseitig (Steigungsstrecke, zum „Ausschwenken“ 2,0 m), Gefällestrecke evtl. lediglich Radpiktogramme „Sharrows“ für die Aufmerksamkeit der Autofahrer.



Bei beiden Varianten müsste die vorhandene Mittellinie demarkiert werden, da bei Markierung von Schutzstreifen/Radfahrstreifen bei denen die verbleibende Fahrbahn nur eine Breite von <math><5,50\text{ m}</math> beträgt keine Mittellinien mehr markiert werden sollten.

3) Besonderheiten



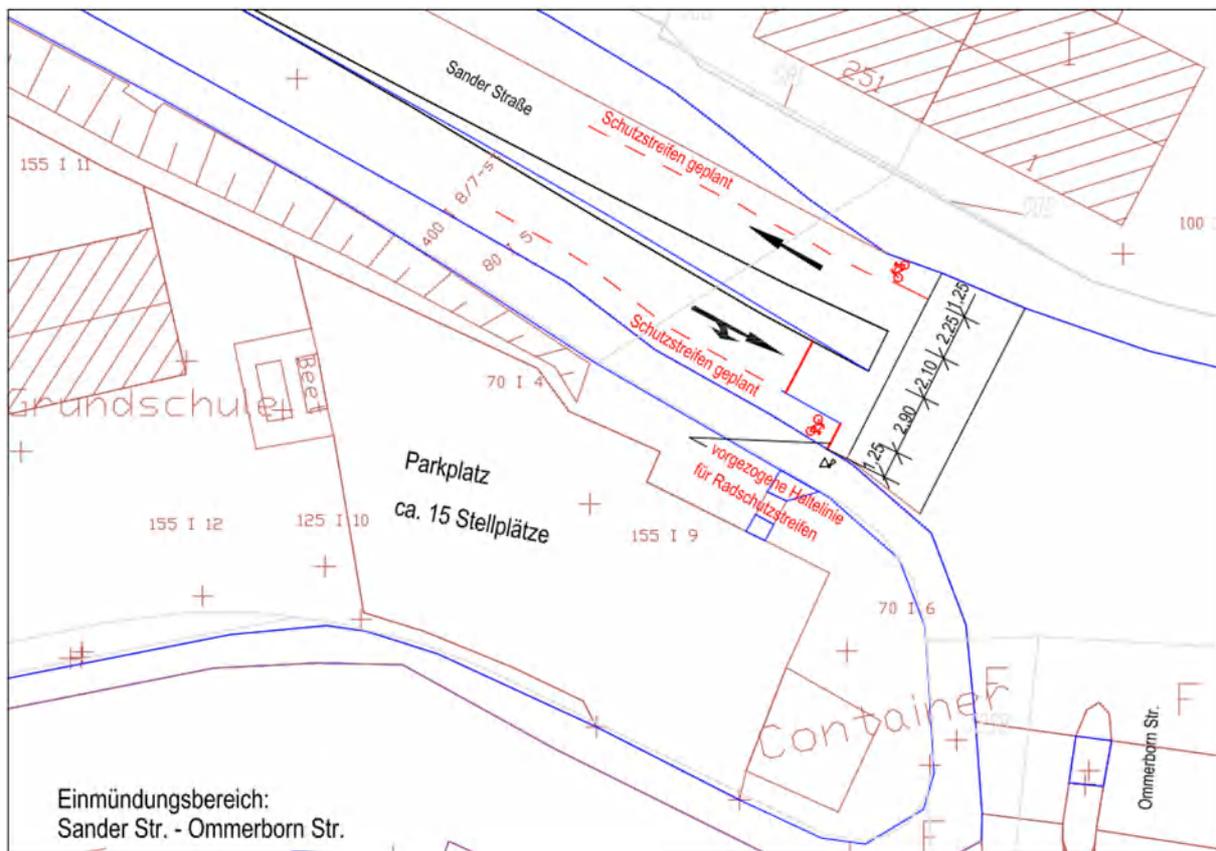
1. Stellplatzentfall

Für die Markierung der Radfahrstreifen bzw. Radschutzstreifen würden die Parkplätze auf der Fahrbahn entfallen. Insgesamt würden 34 Stellplätze auf der Fahrbahn entfallen. Die Parkstände, die auf dem Gehweg bzw. neben der Fahrbahn eingerichtet worden sind, könnten jedoch bestehen bleiben, mit einem zusätzlichen Sicherheitsabstand von 0,50 m zwischen Parkstand und Radverkehrsanlage. Weitere Ausgleichsparkflächen bestehen in den Seitenstraßen oder im oberen Bereich der Sander Straße Nähe der Ommerbornstraße auf einer städtischen Parkfläche (siehe Skizze Punkt 2).



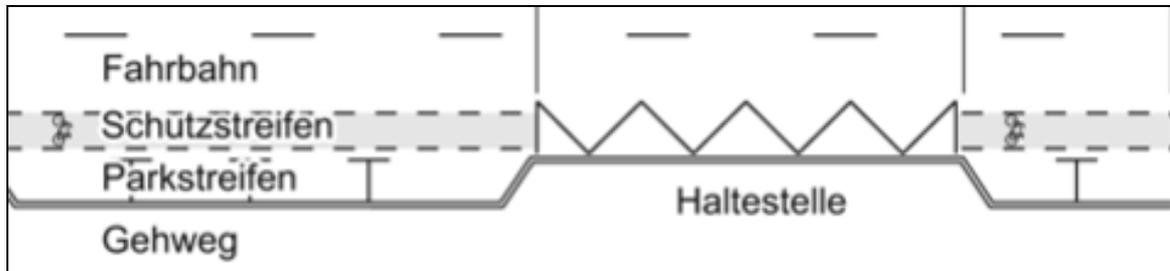
2. Kreuzungsbereich Ommerbornstraße

Bei der Einrichtung von Radfahrstreifen oder auch Radschutzstreifen sollte am Kreuzungspunkt Sander Straße/Ommerbornstraße die Haltelinie für Radschutz/fahrstreifen vorgezogen werden (siehe Skizze).



3. Bushaltestellen

Die Bushaltestellen auf der Sander Straße befinden sich alle direkt am Fahrbahnrand ohne gesonderte Bushaldebucht. Daher müssen die Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen in diesen Bereichen ausgespart werden (siehe Skizze).



4) Kosten

Länge Sander Straße: 1.400 m

1. Variante Radschutzstreifen

Kosten für Markierung* von Schutzstreifen/Radpiktogrammen: ca. 10.500 € → Schmalstrich beidseitig

Kosten für Demarkierung* Haltebalken/Kreuzungsbereiche/ usw.: ca. 2.200 €

+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 16.600 € Brutto** (ca. 13.900 € Netto)

2. Variante Radfahrstreifen

Kosten für Markierung* von Radfahrstreifen/Radpiktogrammen: ca. 10.800 € → Breitstrich einseitig

Kosten für Demarkierung* Haltebalken/Kreuzungsbereiche/ usw.: ca. 2.200 €

+ MwSt./Planungskosten/Verkehrssicherung

Gesamtkosten für die Maßnahme: **ca. 16.800 € Brutto** (ca. 12.900 € Netto)

* da die Maßnahme im Zusammenhang mit der Erneuerung der Asphaltdecke umgesetzt werden soll, überlappen sich eventuell die Kosten für Demarkierung/Markierung mit den Kosten im Rahmen der Erneuerungsarbeiten.